

BGE 39 II 100

Bundesgericht (BGE), 1912-11-06, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_39_II_100

FR: ATF 39 II 100

IT: DTF 39 II 100

Volltext

19. Arteil der II. Zivilabteilung vom 5. März 1913 in Sachen Sihltalbahngesellschaft, Bekl. u. Ber.=Kl., gegen Schweizer, Kl. u. Ber.=Bekl. Eisenbahnhaftpflicht, Begriff des Betriebsunfalls: Das Aufladen von Kohlen auf die geheizt auf den Geleisen stehende Lokomotive ist Eisenbahnbetriebsarbeit (unmittelbare Vorbereitung des Transportdienstes). A. Durch Urteil vom 6. November 1912 hat das Obergericht des Kantons Zürich erkannt: Die Beklagte ist verpflichtet, an den Kläger außer den bereits bezahlten Beträgen noch weitere 8000 Fr. zu bezahlen. B. — Gegen dieses den Parteien am 7. Dezember 1912 mitgeteilte Urteil hat die Beklagte am 24. Dezember 1912 die Berufung an das Bundesgericht ergriffen, mit dem Antrag: „1. Es sei die Berufung als begründet zu erklären, das angefochtene Urteil aufzuheben und die Klage abzuweisen. 2. Eventuell: es seien in Begründeterklärung der Berufung die Akten an die kantonale Instanz zur Abnahme des offerierten Beweises zurückzuweisen, daß der Kläger die in Frage stehende Arbeit, bei welcher er den Unfall erlitten, in aller Ruhe und ohne daß er sich dabei besonderer Eile habe befleißigen müssen, verrichtet habe. C. — In der heutigen Verhandlung hat der Vertreter der Beklagten diese Anträge erneuert. Der Vertreter des Klägers hat auf Abweisung der Berufung und Bestätigung des angefochtenen Urteils geschlossen. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1.- Der Kläger war bei der Beklagten als Schlosser und Reserveheizer angestellt. Ein Teil seiner Tätigkeit bestand darin daß er jeden Morgen im Maschinenhaus der Beklagten im Gießhübel in Zürich III die Lokomotive für den Frühzug zu reinigen, anzuheizen und in betriebsfertigen Zustand zu stellen hatte. Dazu gehörte auch, daß der Kläger den Tagesbedarf an Kohlen vom Kohlenlager auf die Maschine schaffte. Für diese Verrichtungen standen ihm die Zeit von 5 Uhr 20 bis 6 Uhr 30 morgens zur Verfügung. Mit dieser Arbeit war der Kläger auch am 17. Oktober 1910 morgens früh beschäftigt. Nach der unbestrittenen Darstellung des Klägers, entfernte er zuerst die ausgebrannten Kohlen vom Tage vorher aus dem Heizkörper der Lokomotive; dann heizte er die Maschine an und begann mit den Reinigungsarbeiten. Darauf fuhr der Kläger mit der Lokomotive zum Kohlenlager, um sie mit Kohlen zu beladen. Beim Kohlenfassen ritzte er sich zwischen dem ersten und zweiten Gliede des rechten Ringfingers. Er wusch die blutende Wunde aus und versah seinen Dienst weiter am Nachmittag überklebte er sie mit Leukoplast. Am dritten Tag schwoll die Hand zufolge einer schweren Phlegmone stark an. Der Kläger wurde zweimal operiert. Nach der Heilung blieb der rechte Ringfinger in der maximalen Beugstellung und hakenförmig in die Hohlhand eingeschlagen fixiert. Die vier andern Finger können aktiv nicht gebeugt werden; leichte Bewegungen sind in den Grundgelenken möglich; in den andern Gelenken dagegen können die Finger auch bei starker Anstrengung nicht zum Beugen gebracht werden. Infolgedessen ist die Faustbildung unmöglich, so daß der Kläger mit der rechten Hand nichts anfassen kann. Die sich für ihn ergebende bleibende Erwerbseinbuße schätzt Dr. Monnier in seinem Gutachten vom 24. Februar 1911 auf 40—50 %. In der Folge

betraute der Kläger den Arbeitersekretär Rieder mit der Wahrung seiner Haftpflichtansprüche gegen die Beklagte. Am 29. März 1911 bescheinigte Rieder den Empfang einer Haftpflichtentschädigung von 4500 Fr. von der Beklagten und erklärte sich für die „gegenwärtigen und zukünftigen Folgen“ des Unfalles als abgefunden. Daneben hatte der Kläger noch 900 Fr. Lohnausfall bezogen. Mit der vorliegenden Klage verlangt er nun unter Berufung auf Art. 17 EHG und mit der Behauptung, daß er durch den Vergleich vom 29. März 1911 eine ungenügende Entschädigung erhalten habe, eine weitere Entschädigung von 8000 Fr.

2. — Streitig ist nur noch, ob der Unfall des Klägers unter das Eisenbahn- oder Fabrikhaftpflichtgesetz falle. Nach Art. 1 EHG haftet die Beklagte, wenn sich der Unfall des Klägers beim Betrieb der Eisenbahn oder bei einer Hilfsarbeit ereignete, mit der die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden war. Auf Grund der vom Bundesgericht ausgebildeten Praxis ist unter dem Betrieb einer Eisenbahn im Sinne des Haftpflichtgesetzes nicht der gewerbliche Betrieb einer Eisenbahnunternehmung überhaupt verstehen, sondern nur der Betrieb der Eisenbahn im technischen Sinne, d. h. die Beförderung von Personen und Sachen auf Schienengeleisen, sowie deren unmittelbare Vorbereitung und Abschluß. Es fragt sich nun in erster Linie, ob die Arbeit, bei der der Kläger verunfallt ist, als Hilfsarbeit zu betrachten sei oder ob sie zum Betrieb gehöre. Im ersteren Falle bedarf es, damit der Kläger sich auf das EHG berufen kann, des Nachweises, daß die Hilfsarbeit mit der besondern Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden war. Im letzteren Fall haftet die Beklagte gemäß EHG ohne Rücksicht darauf, ob die betreffende Verrichtung, bei der die Verletzung erfolgte, der besonderen Gefahr des Eisenbahnbetriebes ausgesetzt war oder nicht. Zwar beruht die verschärfte Haftpflicht, der die Eisenbahnunternehmungen unterstellt sind, zweifellos auf dem Gedanken, daß der Eisenbahnbetrieb wegen der ihm eigentümlichen Betriebskräfte und der dadurch bedingten besonderen Art des Betriebes erhöhte Gefahr für Leib und Leben der mit ihm in Verbindung kommenden Personen in sich birgt. Dem Gesetzgeber konnte auch nicht entgehen, daß unter den Begriff des Eisenbahnbetriebes tatsächlich auch solche Arbeiten fallen, die keine anderen, namentlich keine größeren Gefahren aufweisen, als die Arbeiten gleicher Art bei anderen Unternehmungen. Trotzdem stellt das Gesetz für die Anwendung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes einzig darauf ab, ob die Arbeit zum eigentlichen Betrieb gehöre. Ist dies der Fall, so greift die verschärfte Haftpflicht Platz, ohne daß im einzelnen Fall zu untersuchen ist, ob die Voraussetzungen, von denen der Gesetzgeber bei Aufstellung der verschärften Eisenbahnhaftpflicht ausging (die besondere Gefährlichkeit) wirklich zutreffen.

3. — Nach der bereits erwähnten Praxis des Bundesgerichtes gehört zum Betrieb nicht nur die Beförderung von Personen und Sachen auf Schienen, sondern auch die unmittelbare Vorbereitung dazu. Es fragt sich daher, ob im vorliegenden Fall das Beladen der Maschine mit Kohle als unmittelbare Vorbereitung des Beförderungsdienstes aufzufassen, oder ob darin lediglich eine Hilfsarbeit zu erblicken sei. Zur Abgrenzung des Begriffes der unmittelbaren Vorbereitung gegenüber dem Begriff der Hilfsarbeit kann nach dem oben Gesagten aber nicht darauf abgestellt werden, ob eine Arbeit zur Kategorie derjenigen Verrichtungen gehöre, die mit der dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahr verbunden sind oder nicht. Auch wenn dies nicht zutrifft, kann eine Arbeit gleichwohl zu den Vorbereitungsarbeiten zu zählen sein. Ebenso wenig darf — im Gegensatz zur Vorinstanz — davon ausgegangen werden, daß das Beladen der Maschine mit Kohle eine Verrichtung war, ohne die der ordentliche und richtige Betrieb der Eisenbahn nicht denkbar sei, da ohne Kohle kein Dampf und ohne Dampf kein Fahren möglich sei. Deswegen ist die

Arbeit noch nicht als unmittelbare Vorbereitung aufzufassen, indem ein Abstellen auf den Kausalzusammenhang in dieser Richtung zu unvorhersehbaren Konsequenzen führen würde. Der richtige Maßstab für die Abgrenzung der zum Betrieb gehörenden unmittelbaren Vorbereitungsarbeit von der Hilfsarbeit ergibt sich vielmehr aus der rein technischen Beziehung der Vorbereitungsarbeit zum Betrieb. Wie das Gesetz die Eisenbahnhaftpflicht mit der Benützung der Schienenanlage zum Zwecke der Beförderung von Personen und Sachen verknüpft und damit den technischen Vorgang des Betriebes als für die Eisenbahnhaftpflicht entscheidend in den Vordergrund stellt, so ist auch hier vorzugehen. Die charakteristische Beziehung der Lokomotive zum Bahnbetrieb liegt nun in dem Befahren des Geleises mittelst Dampfkraft oder elektrischer Energie. Der Betrieb im Sinne des Gesetzes beginnt jedenfalls in dem Moment, wo die geheizte Maschine das Geleise befährt. Was sofort darauf folgt, gehört zur unmittelbaren Vorbereitung des Betriebes, so das Fahren der Maschine aus dem Maschinenhaus zum Kohlendepot, so speziell das Beladen der Maschine mit Kohlen. Diese Auffassung stimmt denn auch mit der bundesgerichtlichen Judikatur überein. Insbesondere steht sie nicht im Widerspruche mit der Entscheidung des Bundesgerichts AS 10 S. 125, wo das Reinigen einer kaltgestellten Maschine als nicht zum Betrieb gehörig bezeichnet wurde. Damit steht auch die deutsche Praxis im Einklang (vergl. Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, III Nr. 237, V Nr. 141 und Nr. 55; XIII Nr. 36 usw.). Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich vom 6. November 1912 bestätigt.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.